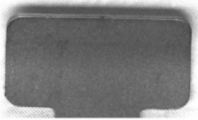
A. hydr.
4546
i

Das

# Donau-Adria-Bahnnetz.

Digitized by Google

A. hydr. 1546 i



Digitized by Google

Digitized by Google

A. hydr. 1546 c

LOUIS ZELS
WIEN.
892

Digitized by Google

Digitized by Google

Digitized by Google

STROMBAU-DIRECTION
der
DONAU-REGULIRUNGS-COMMISSION
für
NIEDER-OESTERREICH
Nº 356
Copy 1959

Das

# Donau-Adria-Bahnnetz.

(Mit einer Eisenbahnkarte.)

Wien.

Druck der kaiserlich-königlichen Hof- und Staatsdruckerei.

1865.

Ga/72/1019

Digitized by Google

„Keine Schwierigkeiten, keine Opfer sollten zu groß scheinen, um die zweckmäßigsten Verbindungen der österreichischen Donauländer mit dem adriatischen Meere herzustellen, denn von ihnen hängt großentheils die Zukunft Oesterreichs und seiner Machtstellung ab."

Contreadmiral Freiherr von Wüllerstorf.

Bayerische Staatsbibliothek München

Digitized by Google

Bayerische Staatsbibliothek München

Ein hochgebildeter Engländer, welcher vieler Herren Länder in allen Welttheilen bereist, der überall praktisch Land und Leute studirt hatte, nicht minder den österreichischen Kaiserstaat nach allen Richtungen kennt, hörte in Wien über die leidige Finanznoth klagen. Er wunderte sich darüber, daß man daselbst nicht übel Lust hat, die Sparsamkeitstendenzen bis zum Selbstmorde durch Entziehung der nothwendigsten Mittel zur gedeihlichen Existenz und zur zweckentsprechenden Wehrhaftigkeit des Reiches auszudehnen, und rief zu einem unserer Staatsmänner aus: „Ei was, Finanznoth in Oesterreich! God dam, ihr habt eine solche ernstlich gar nicht. Baut Eisenbahnen, und ihr seid bald eines der reichsten Länder des Continents!“

Wir haben in der That auch diesen festen Glauben an Oesterreichs innere unbenützte Kraft, an seine ungehobenen Schätze, an seine Zukunft und entscheidende Weltstellung; alles unter der Voraussetzung, daß es seinen Staatsmännern nicht an vorurtheilsfreier Einsicht, nicht an gleichwarmer Liebe zu allen Theilen des großen Ganzen, nicht an wahrem, großösterreichischem Patriotismus, nicht an schaffender Thatkraft gebricht, welche geeignet ist, des Reiches immense latente Schätze in Fluß zu bringen, dem Verkehrsmonopole, — diesem Riese gewordenen Zunftgeiste, — mit dem Zauberschwerte der Concurrenz entgegenzutreten, überhaupt der Wirthschaft ein Ende zu machen, die es vorzieht, einen Groschen zu ersparen, als durch dessen Vorauslage hundert zu gewinnen.

Also baut Eisenbahnen! — Es sind dessen schon vierzig Jahre, seit der erste Spatenstich zur Anlage einer Eisenbahn in Oesterreich geführt wurde, ein Zeitraum, während dessen manche andere Länder in Europa, ja sogar die amerikanischen Urwälder mit Schienenwegen überzogen wurden, deren Länge in manchen Staaten verhältnißmäßig jene unserer guten Landstraßen übersteigt. Wir sahen während dieser geraumen Zeit in Oesterreich allerlei interessanten Experimenten im Eisenbahnbaue zu. Wir sahen Bahnen entstehen, welche bei weitem nicht in die Classe der dringlichen Bauten dieser Art gehörten, während andere in Wahrheit sehr dringliche Bahnbauten noch bis zur Stunde unterlassen wurden.



Digitized by Google

Fast eben so lange her ist es z. B., daß man bei uns in den betreffenden Ländern von einer Donau-Adria-Bahn aus dem Banate, dieser reichsten Kornkammer Oesterreichs, ja Europa's, nach Fiume, spricht und schreibt, ohne daß sie bisher zu Stande kam. Es ging mit diesem Bahnprojecte so, als wenn es sich um eine Eisenbahn im Monde handeln würde, wenngleich sie bei einigem Verständnisse für die hochwichtigen Belange aus ihrem Bestande für den Gesammtstaat den Vorzug von den meisten bisher gebauten Eisenbahnen in Oesterreich verdient hätte, indem sie in volks- und staatswirthschaftlicher, politischer und militärischer Beziehung gewiß eine der allerwichtigsten, eine der allernothwendigsten und dringendsten ist, man mag nun die Sache vom Standpuncte der gesammtstaatlichen, oder der betreffenden Landesinteressen, oder beider zugleich betrachten. Ja es geschah ungeachtet alles dessen manches, mit oder ohne Absicht gleichviel, um eine solche selbstständige, ihren Zweck vollkommen erfüllende Bahn in jener Richtung, wo möglich für Ein Jahrhundert unmöglich zu machen.

Endlich hat die Idee einer Donau-Adria-Bahn im Süden des Reiches, welche noch zu Anfang des Jahres 1862 völlig in das Reich der Utopie verwiesen schien, eine concrete Gestalt angenommen, als Seine k. k. apostolische Majestät mit a. h. Entschließung vom 13. April 1863 über einen im Einvernehmen mit dem k. k. Handels- und Kriegsministerium von der kön. kroatisch-slavonischen Hofkanzlei erstatteten Vortrag, eine Kundgebung erließen, wornach es in den Absichten Seiner Majestät liege, daß die von Semlin via Požega, Sisek und Karlstadt nach Fiume, mit Abzweigungen nach Zeng, Essek und Brod befürwortete Eisenbahn „mit Rücksicht auf die für den Handelsverkehr des Reiches im Allgemeinen anzuhoffenden Vortheile, und auf die Nothwendigkeit und Dringlichkeit einer Abhilfe für die durch die dermalige Gestaltung der Handelsverkehrs-Verhältnisse bedrängte Bevölkerung Kroatiens insbesondere, möglichst bald zur Ausführung gelange", — und als Seine Majestät gleichzeitig die kroatisch-slavonische Hofkanzlei zu beauftragen geruhten, „die hiezu erforderlichen Vorarbeiten im Einvernehmen mit den betreffenden Centralstellen alsbald zu veranlassen".

Eine in der k. k. Staatsdruckerei erschienene „Denkschrift über die Nothwendigkeit und Bedeutung einer Eisenbahn von Semlin nach Fiume mit Abzweigungen nach Zeng, Essek und Brod" — gibt nähere Aufschlüsse über die Genesis und den Verlauf dieser Eisenbahnverhandlung, so wie über deren Stand zu Ende des Jahres 1863, zu welcher Zeit erst ein Längenprofil der Hauptbahn auf Grund eines allgemeinen Vornivellements vorlag.

Digitized by Google

Wir beschränken uns daher, auf den Inhalt der erwähnten Denkschrift hinzuweisen, worin der Zweck und die anzuhoffende Rentabilität der fraglichen Bahn ausführlich erörtert erscheint, indem wir nun den Stand dieser Eisenbahnfrage im Frühjahre 1865 beleuchten, wie sich derselbe nach den Resultaten der mittlerweile zu Stande gekommenen Detail-Tracirung und der bezüglichen Verhandlungen über die Ausdehnung des Semlin-Fiumaner Eisenbahnnetzes auf Ungarn herausstellt.

Da die von der kön. kroatisch-slavonischen Hofkanzlei im Einvernehmen mit dem Handels- und Kriegsministerium beantragte Hauptrichtung der Bahn von Semlin über Ruma, Vinkovci, Diakovar, Požega, Militär-Sisek, Karlstadt und Ogulin nach Fiume und Zeng, dann mit Abzweigungen von Diakovar nach den beiden Festungs- und Handelsstädten Essek und Brod, mit der erwähnten a. h. Entschließung principiell genehmigt worden war, so hatte die belgische, vom Grafen Villermont repräsentirte Gesellschaft die ihr von Seite der erwähnten Zentralstellen übertragene Tracirung dieses Bahnnetzes in den erwähnten Richtungen nach 1½jährigen Studien im October 1864 beendigt, und es wurde sofort eine Regierungs-Commission an Ort und Stelle entsendet, um die zu Stande gebrachte Trace einer Revision zu unterziehen.

Bei dieser commissionellen Revision wurde constatirt, daß die Gesellschaft im Sinne des ihr im Grunde der erwähnten allerhöchsten Entschließung zur Richtschnur vorgeschriebenen Programmes, eine Trace festgestellt hat, welche mit einigen von der Commission vorgeschlagenen und von der Gesellschaft angenommenen Modificationen ohneweiters ausgeführt werden kann, unbeschadet weiterer etwa sich als nützlich und ausführbar herausstellender Alterationen der Trace, welche von Seite der Regierung gefordert werden sollten.

Hiernach würde diese Bahn nach dem durch die Detail-Tracirung richtig gestellten Längen-Profil die nachstehenden Längen-Distanzen haben, und zwar:

| | |
|---|---|
| Die Hauptbahn von Semlin bis Diakovar | 22·676 Meilen, |
| „ „ „ Diakovar bis Sisek 25·548, und mit Hinblick auf die in Aussicht genommene, durch einen Tunnel zwischen Diakovar und Pleternica, sowie durch die directe Führung der Bahn in Sisek durch den dortigen Süd-Bahnhof thunliche Abkürzung der Bahn eigentlich nur | 23·548 „ |
| Die Hauptbahn von Sisek bis Karlstadt | 11·203 „ |
| „ „ „ Karlstadt bis Fiume | 21·715 „ |
| Zusammen die Hauptbahn | 79·142 Meilen. |
| Die Zweigbahn von Ledenica bis Zeng | 2·643 Meilen, |
| „ „ Brod-Diakovar-Essek | 10·4 „ |
| Daher in Allem | 91.789 Meilen. |

Digitized by Google

Eine Bahn von Semlin via Essek-Kotori-Kranichsfeld nach Triest hat 95·18 Meilen; von Semlin via Essek-Agram-Triest 90·18 Meilen. Die Linie Semlin-Fiume ist daher um 16·18 Meilen kürzer als die erstere, und um 11·18 Meilen kürzer als die letztere der beiden erwähnten Linien nach Triest; die Linie Semlin-Zeng sogar um 19·18 und bezüglich 14·18 Meilen kürzer als jene nach Triest.

Die Strecke Sisek-Fiume der Semlin-Fiumaner Bahn hat 32·92, jene von Sisek-Triest 44·5 Meilen; es ist daher die erstere um 11·6 Meilen, bezüglich Zengs sogar um 14·6 Meilen kürzer als die Linie Sisek-Triest.

Es gibt Leute, welche es noch heutigen Tages nicht begreifen können, wie man es wagen kann, an die Genehmigung und Garantirung einer Eisenbahn von 91 Meilen, mit beiläufig ebenso viel Millionen Anlage-Capital in dem kleinen Kroatien da unten zu glauben. Es herrscht in der That hie und da der Wahn, als handle es sich hier um nichts weiter, als einfach um eine Landesbahn für Kroatien und Slavonien, höchstens noch etwa für einen Theil von Ungarn, und nicht um einen zur Sicherstellung der hochwichtigsten Interessen des Gesammtstaates dringend nothwendigen Eisenbahnbau, auf dessen weiterem Verzuge bereits Gefahr haftet.

Solche Ansichten beweisen eben, daß die Ländergebiete, um die es sich hier handelt, für viele Leute eine terra incognita sind, und daß Vorurtheile, ja sogar ein auffallender Mangel an geographischen und Verkehrs-Kenntnissen für die Reichs-Interessen hochwichtiger Theile des Gesammtstaates, den klaren Einblick in die fraglichen Verhältnisse und das Urtheil über die Tragweite dieser Eisenbahn-Angelegenheit bei sonst aufgeklärten und vortrefflichen österreichischen Patrioten trüben.

Um zu ermessen, ob die in Rede stehende Bahn dem großen Zwecke entspricht, welchen ihre Conception verfolgt, wollen wir vorerst die Richtung derselben von der Donau im Banate bis an die kroatische Seeküste hier flüchtig überblicken.

Doch wo ist das eigentliche Banat, diese Kornkammer Oesterreichs, eines der Hauptziele der Donau-Adria-Bahn?

Da müssen wir anderen Auffassungen gegenüber hervorheben, daß das eigentliche Getreideland, auf welches unser überseeischer Getreidehandel nach dem Westen Europa's zu reflectiren hat, jenes Land sei, welches zwischen der Theiß, der Marosch und der Donau, also in dem Viereck zwischen Szegedin, Arad, Weißkirchen und Semlin liegt, darunter aber vorzugsweise das Torontaler, theilweise das Temeser Comitat, der deutsch-banater Grenz-Regi-

Digitized by Google

ments- und Titeler Grenz-Bataillons-District. Dem Banate ist aber ein Theil des Bačer Comitates an der Theiß von Segedin bis Neusatz abwärts, so wie das schöne wein- und getreidereiche Sirmier Comitat, mit einem Theile des Viroviticer Comitates, dann das Peterwardeiner und Broder Grenz-Regiment in Slavonien, in dem großen länglichen Dreieck zwischen der Donau und der Save von Semlin bis in die Gegend von Vinkovci, Brod und Diakovar beizuzählen.

Nun ist zu bemerken, daß nicht nur die Donau und die Save, sondern auch die Flüsse Theiß, Temes und Bega mit dem Bega-Canal, welche das eigentliche Banat durchströmen, insgesammt in der Richtung nach Semlin convergiren. Es haben sich deshalb außer Groß-Kikinda, vorzüglich in Beče, Groß-Bečkerek und Pančova Hauptgetreidemarktplätze gebildet, deren Getreide-Export seit Jahrhunderten nach Semlin gravitirt, wohin die im südlichen Banate producirt werdenden Getreidemassen auf den erwähnten Wasserstraßen in wohlfeiler Thalfahrt zusammenströmen, um nach Zulassung des freilich sehr unzuverlässigen Wasserstandes, von Semlin aus die Bergfahrt auf der Save nach Sisek, und ehemals zeitweise auf der Kulpa bis Karlstadt, sonach aber die Fahrt auf der Axe, auf der Louisenstraße nach Fiume, und auf der Josefinerstraße nach Zeng zu machen. Dieser directe und kürzeste Weg aus dem Banate zum adriatischen Meere ist nun seit 1862 durch die Steinbrück-Sisseker Bahn verlegt, und gänzlich nach Triest abgeleitet worden.

Nach diesem durch die erwähnten Wasserstraßen in Semlin gebildeten natürlichen Centralpunkte des Banater Handels ist nun das eine Ende der Semlin-Fiumaner Bahn gerichtet, wo dieselbe dem Getreide- und sonstigen Waarentransporte von und nach dem Banate und Siebenbürgen als jederzeit zuverlässiges Communicationsmittel dienstbar sein, und auch den Handel aus und nach den Donaufürstenthümern zwingen wird, sich dieser österreichischen Bahn zu bedienen, um einerseits zu ihrer Rentabilität beizutragen, andererseits aber zu verhindern, daß eine Parallelbahn durch das türkische Staatsgebiet zum adriatischen Meere entsteht, deren Bestand das Zustandekommen einer solchen Bahn nach Fiume ausschließen würde.

Semlin ist für den Handelsverkehr nach allen Richtungen so vortheilhaft gelegen, und zur Entwickelung eines für geldarme Länder wie Ungarn und Kroatien-Slavonien so wichtigen und zukunftreichen Entrepôt-Systemes geeignet, daß ein Engländer diesem Städtchen die Zukunft eines Liverpool vorhersagte.

Digitized by Google

Von Semlin durchzieht die Bahn Sirmien, das einstige „Deliciae Romanorum“, in gleicher Entfernung von dem Donau-, Drave- und dem Savefluſſe, wodurch dieſem fruchtbaren, aber in keiner Richtung mit feſten Straßen verſehenen Lande eine geſicherte Communication zugewendet wird, und zwar um ſo füglicher, als dieſe mehr als 22 Meilen lange Bahnſtrecke von Diakovar bis Semlin ein ebenes und zum Eiſenbahnbaue ſehr günſtiges Terrain durchzieht, wo Stein und Steinkohle in dem von Vukovar bis in die Gegend von Semlin hinab knapp an der Donau ſich hinziehenden Fruškagora-Gebirge, ſo wie Schotter und Bauſand im Saveſluſſe reichlich vorhanden iſt.

Von Diakovar paſſirt die Hauptbahn die ziemlich niedere Waſſerſcheide des, das Warasdiner Comitat, die Warasdiner Militärgrenze, das Viroviticer und das Požeganer Comitat hindurch ſtreichenden ſlavoniſchen Gebirges, über Podgorac und Granica, oder — wie dieß unter Anwendung eines Tunnels auf der Variante Diakovar-Varoš viel entſprechender ausführbar iſt, — von Diakovar auf der kürzeſten Linie über Varoš gegen Pleternica, wodurch die Linie Semlin-Požega um 2 Meilen abgekürzt wird. Weiterhin führt die Bahn durch das weite fruchtbare Požeganer Thal (die Vallis aurea der Römer), um die Freiſtadt Požega, dann das Städtchen Pakrac, ſonach die fruchtbaren Thäler des Ilova-, Lonja-, Save- und Kulpa-Fluſſes, über Siſek und die Feſtungs- und Handelſtadt Karlſtadt, ohne namhafte Schwierigkeiten zu durchziehen, von daſelbſt aber über Ogulin in einem allerdings ſehr ſchwierigen Karſtgebirge ſich der kroatiſchen Seeküſte nähernd, von Lebenica aus nach Fiume und Zeng abzuzweigen.

Die Eſſek-Diakovarer Bahn iſt eigentlich der Anfang einer Eſſek-Fiumaner Bahn, welche mit Hinblick auf die bevorſtehende Fortſetzung derſelben nach Ungarn zu einer ungariſch-ſlavoniſch-Fiumaner Hauptbahn wird. Von Diakovar ſoll die eigentliche Flügelbahn nach Brod abzweigen. Durch dieſe combinirte Bahnführung wird beabſichtiget, mit den einfachſten Mitteln den größtmöglichſten Vortheil zu erreichen, nämlich die beiden Flußgebiete der Save und Drave, und die beiden Feſtungs- und Handelsſtädte Brod und Eſſek unter einander, und mit der Hauptbahn in Diakovar, in einem fruchtbaren, ebenen, theilweiſe ſanft wellenförmigen Terrain zu verbinden, ohne die letztere zu verlängern, und ohne die aus dem Banate und aus Sirmien mit der Bahn ſich bewegenden Waarenmaſſen zu zwingen, einen Umweg von 4—5 Meilen von Vinkovci über Eſſek nach Požega zu machen, zumal niemals aus den Augen zu laſſen iſt, daß das Getreideland des ſüdlichen Banates, und die ſlavoniſchen

Digitized by Google

Staats- und Privat-Wälder es sind, weßhalb hauptsächlich diese Eisenbahn gebaut werden soll.

Diese Bahnrichtung ist auch das zweckentsprechendste Mittel, um den in Essek sich concentrirenden ungarischen, und den von Brod kommenden bosnischen Handel ohne namhaften Umweg auf die Fiumaner Bahn in Diakovar gelangen zu lassen.

Bei einer derartigen Führung der fraglichen Bahn mit ihren Abzweigungen werden vorzüglich nachstehende hochwichtige Zwecke derselben im vollen Maße erzielt, wie dieß bei einem Blick auf die hier beigeschlossene möglichst genaue Uebersichtskarte einleuchtet, u. z.:

1. Herstellung einer thunlichst kürzesten und zweckentsprechendsten Communication zwischen dem Banate und dem adriatischen Meere durch österreichisches Staatsgebiet, in der Richtung einer künftigen Weltbahn zwischen dem adriatischen und schwarzen Meere, somit Sicherstellung einer den Interessen des Reiches in hohem Grade entsprechenden commerciellen Position, — um einerseits, nach außen hin, die erdrückende Concurrenz des russischen Getreidehandels im Westen Europa's auf ein, unserem Getreidehandel nicht wie bisher absolut schädliches Maß zurückzuführen, und um andererseits, nach innen, dem bestehenden Eisenbahn-Verkehrs-Monopole im Süden des Reiches ein Ende zu machen, dadurch die Transportskosten aus unseren reichsten Productionsgebieten nach der Adria auf das thunlichste Minimum zu reduciren, somit unseren Handel im Westen des Reiches möglichst zu activiren.

Nur bei einer solchen Bahnführung ist es möglich, unseren Banater Getreidehandel wieder in einer Weise in Schwung zu bringen, daß er gegenüber dem russischen Getreidehandel aus Odessa concurrenzfähig werde und es bleibe. Jede Verlängerung der Bahn in ihrer Entwickelung von Semlin nach Fiume ist diesem Zwecke abträglich, und es ist für den Banater Getreidehandel von größter Wichtigkeit, daß man diese evidente Wahrheit niemals außer Acht lasse, und dieß um so weniger, als es oft nur auf einige Kreuzer per Metzen ankommt, ob im Westen Europa's, ja selbst in unseren eigenen Seehäfen österreichisches oder russisches Getreide Abnehmer findet.

Von welcher Wichtigkeit die thunlichste Abkürzung der Entfernung aus dem Banate zum adriatischen Meere ist, erhellet daraus, daß der Banater Getreidehandel zu Anfang dieses Jahrhunderts bereits drei Millionen Metzen jährlichen Export via Fiume und Zeng betrug und im

Digitized by Google

Augenblicke fast gleich Null ist, während der russische Getreidehandel aus Odessa in unseren eigenen Häfen jährlich zwei Millionen Metzen im Werthe von beiläufig zwölf Millionen Gulden in Silber absetzt, abgesehen von jenen zehn Millionen Metzen, welche die Russen in den außerösterreichischen Häfen des adriatischen und des mittelländischen Meeres jährlich verkaufen[1].

Es ist nothwendig zu beachten, wienach selbst im Jahre 1864, wo aus Anlaß der guten Ernte in Westeuropa die Nachfrage nach ausländischem Getreide nicht stark war, die russischen Rheder, unterstützt von ihren wohlbekannten Geschäftsfreunden, in den Häfen des westlichen Europa's einen lohnenden Absatz ihrer Getreideladungen fanden, während unser Getreide nicht einmal zu unerhört niedrigen Preisen in den betreffenden Productionsorten irgend welche Käufer fand, weil die Transportskosten desselben bis an das Meer so hoch sind, daß der Handelsmann dabei keine Rechnung findet.

Dieser totale Mangel der Nachfrage nach dem Banater-slavonischen Getreide in den Häfen des adriatischen Meeres, die völlige Unmöglichkeit, solches mit Gewinn zu exportiren oder sonst im Inlande zu verwerthen, damit der Producent wenigstens in die Lage komme, seine directen Steuern zu bezahlen, gab unserer Staatsverwaltung im Jahre 1864 den Anlaß zu der Verfügung, daß die Steuerrückstände in Ungarn, Kroatien und Slavonien mittels Naturalproducten (Getreide, Heu und Stroh) abgestattet werden können, welche zu einem bezirksweise taxirten Preise von 1 bis 3 fl. per Metzen Getreide, von 1 fl. bis 1 fl. 57 kr. per. Ctr. Heu, und von 40 kr. bis 1 fl. 25 kr. per. Ctr. Streustroh, in die Militär-Verpflegs-Magazine abgegeben werden. Ein Modus der Steuerzahlung, der lebhaft an die Zeiten vor Erfindung des Geldes erinnert.

2. Entsprechendere Verwerthung der ausgedehnten Staats- und Privat-Waldungen im Königreiche Kroatien und Slavonien einschließlich der gesammten Militärgrenze.

Von welcher Bedeutung diese Eisenbahn für unseren überseeischen Holzhandel sein wird, ist daraus zu ersehen, wenn man die Ausdehnung dieser Waldungen nach der nachstehenden authentischen Uebersicht in Erwägung zieht. Die kroatisch-slavonische und die banatische Militärgrenze hat hiernach ein Waldareale (Eichen- Buchen- und Nadelholz-Bestand) und zwar:

[1] Siehe die oberwähnte Denkschrift über die Semlin-Fiumaner Bahn.

Digitized by Google

| | | |
|---|---|---|
| Likaner Grenz-Regimentsbezirk | 116.614 | niederösterr. Joche, |
| Otočaner „ „ | 208.210 | „ „ |
| Ogulíner „ „ | 83.356 | „ „ |
| Sluiner „ „ | 66.437 | „ „ |
| Kreutzer „ „ | 98.909 | „ „ |
| St. Georger Grenz-Regimentsbezirk | 124.736 | „ „ |
| Broder Grenz-Regimentsbezirk | 128.260 | „ „ |
| Gradiskaner Grenz-Regimentsbezirk | 100.536 | „ „ |
| Peterwardeiner „ „ | 94.220 | „ „ |
| 1. Banal „ „ | 47.113 | „ „ |
| 2. „ „ „ | 76.164 | „ „ |
| Deutsch-Banater Grenz-Regimentsbezirk | 7.236 | „ „ |
| Romanen-Banater „ „ | 368.412 | „ „ |
| Serbisch-Banater „ „ | 93.146 | „ „ |
| Titeler Grenz-Bataillon | 5.560 | „ „ |
| Zusammen | 1,618.909 | niederösterr. Joche, |

und zwar durchgehends wirkliches Staatseigenthum.

Im Civil-Gebiete des Königreiches Kroatien und Slavonien existiren Waldungen, und zwar:

| | | |
|---|---|---|
| Fiumaner Comitat | 149.178 | niederösterr. Joche, |
| Agramer „ | 312.736 | „ „ |
| Warasdiner „ | 116.801 | „ „ |
| Kreutzer „ | 113.484 | „ „ |
| Požeganer „ | 227.536 | „ „ |
| Virovitiçer „ | 355.117 | „ „ |
| Sirmier „ | 170.000 | „ „ |

die königlichen Freistädte:

| | | | | | |
|---|---|---|---|---|---|
| Fiume | — | niederösterr. Joche, | | | |
| Karlstadt | 38 | „ „ | | | |
| Agram | 1.116 | „ „ | | | |
| Warasdin | 1.916 | „ „ | | | |
| Kreutz | 1.242 | „ „ | | | |
| Koprivnica | 1.868 | „ „ | | | |
| Požega | 6.597 | „ „ | | | |
| Essek | 180 | „ „ | 12.957 | „ | „ |
| Zusammen | | | 1,457.809 | niederösterr. Joche, | |

darunter an Staatswaldungen und zwar:

| | | |
|---|---|---|
| Fiumaner Comitat | 51.686 | niederösterr. Joche, |
| Agramer „ | 1.600 | „ „ |
| Warasdiner „ | 851 | „ „ |
| Kreutzer „ | 6.758 | „ „ |
| Požeganer „ | 26.694 | „ „ |
| Zusammen an Staatswaldungen im Civilgebiete des Landes | 87.589 | niederösterr. Joche. |

Digitized by Google

Es beträgt also das gesammte Waldareale in Kroatien und Slavonien mit der dortigen und der banater Militärgrenze in allem 3,076.718 Joche, darunter 1,706.498 Joch oder 170 Quadratmeilen Staatswaldungen.

Von diesen Waldungen liegen die nachstehend verzeichneten theils unmittelbar an der Semlin-Fiumaner Bahn und ihren Abzweigungen, theils in ihrer nächsten Concurrenz, und zwar:

A) Die Staatswaldungen:

| | | |
|---|---|---|
| des Peterwardeiner Grenz-Regiments (Eichenbestand) | 94.220 | n.-ö.Joche, |
| „ Broder Grenz-Regiments (Eichenbestand) | 128.260 | „ „ |
| „ Gradiskaner Grenz-Regiments (Eichenbestand) | 100.536 | „ „ |
| „ Kreutzer Grenz-Regiments (Eichen- und Buchenbestand) | 98.909 | „ „ |
| „ 1. Banal- „ „ „ „ | 47.113 | „ „ |
| „ 2. „ „ „ „ „ | 76.164 | „ „ |
| „ Sluiner „ „ „ „ | 66.437 | „ „ |
| „ Oguliner „ (Nadelholz- und Buchenbestand) | 83.356 | „ „ |
| „ Požeganer Comitates (Eichenbestand) | 26.694 | „ „ |
| „ Kreutzer „ „ | 6.758 | „ „ |
| „ Agramer „ „ | 1.600 | „ „ |
| „ Fiumaner „ (Nadelholz- und Buchenbestand) | 51.686 | „ „ |
| Zusammen Staatswaldungen in der nächsten Concurrenz der Semlin-Fiumaner Bahn | 781.733 | n.-ö.Joche. |

B) Privatwaldungen:

| | | |
|---|---|---|
| Sirmier Comitat | 170.000 | n.-ö.Joche, |
| Virovitiicer „ theilweise | 120.000 | „ „ |
| Požeganer „ | 200.842 | „ „ |
| Agramer „ theilweise | 210.000 | „ „ |
| Fiumaner „ „ | 40.000 | „ „ |
| Zusammen Privatwaldungen in der Concurrenz derselben Bahn | 740.842 | n.-ö. Joche. |

Es betragen somit die Staats- und Privatwaldungen, welchen zunächst eine bessere Verwerthung durch die fragliche Bahn bevorsteht, ein Areale von 1,522.575 Joch, oder mehr als 152 Quadratmeilen.

Diese Waldungen würden bei einem durch gute Communication gesicherten Markte, und dadurch ermöglichter rationeller Bewirthschaftung, eine unerschöpfliche Quelle des Exports an Nutz- und Werkholz bilden. Nach eichenen und buchenen Faßdauben jeder Dimension, sowie nach Schiffsbauholz, ist im westlichen Europa, besonders in Frankreich und England, dann in Griechenland jederzeit Nachfrage. Gegenwärtig sind aber die meisten dieser Waldungen ob Mangel an guten Straßen und Eisenbahnen unzugänglich, der Art, daß in Slavonien zumal sehr oft das zur Ausfuhr im Walde erzeugte Nutz- und Werkholz eher vollständig vermodert, als es gelingt, solches auf den dortigen grundlosen Wegen fortzuschaffen.

Digitized by Google

3. Sicherstellung einer, der politischen Lage des Kaiserstaates im Süden, Osten und Westen des Reiches entsprechenderen militärischen Position.

Im Allgemeinen bietet diese Bahn im Süden des Reiches ein bisher schwer vermißtes jederzeit zuverlässiges Communicationsmittel, welches als Operationsbasis im Angesichte der italienischen und orientalischen Verwicklungen wohl von unschätzbarem Vortheile für den Staat wäre.

Insbesondere wäre diese Bahn in militärischer Hinsicht deßhalb von großer Wichtigkeit, weil sie gerade in der projectirten Richtung längs der Militärgrenze, die Festung Karlstadt, Brod, Essek verbindet, und auch die Möglichkeit zur leichten Verbindung der Festung Peterwardein und Altgradiska bietet.

Diese Bahn ist gleichzeitig das beste und sicherste Communicationsmittel zur schleunigsten Zusammenziehung und Weiterbeförderung der Militärgrenztruppen auf der enormen Entfernung von der Donau im Banate bis an das adriatische Meer, um selbe ohne ermüdende, für das Staatsärar kostspielige Märsche, und ohne vorläufige Zusammenziehungen, sofort auf jeden beliebigen Punct der südlichen, östlichen und westlichen Reichsgrenzen zu werfen, indem die bei ihren Häusern befindlichen Grenzsoldaten in wenigen Stunden bei den betreffenden Bahnstationen sich versammeln können, um an den Ort ihrer Bestimmung, sei es zu militärischen Übungen oder Operationen abzurücken.

Von ganz besonderer militärischer, von Fachmännern anerkannter Wichtigkeit ist die hier beabsichtigte Verbindung der beiden Festungs- und Handelsstädte Essek und Brod mit der Hauptbahn in Diakovar, einer etwas erhöhten Gegend, welche zur Aufnahme eines auf diese zwei Festungen so wie auf jene in Peterwardein und Altgradiska gestützten verschanzten Lagers vorzüglich paßt, daselbst einer Armee die vortrefflichste Operations- und Vertheidigungsbasis nach allen Richtungen hin sichert.

Eben so militärisch vortheilhaft ist die Bahn auch weiterhin über Požega und Pakrac nach Sisek und an der Festung Karlstadt vorbei nach Fiume und Zeng geführt, indem sie in ihrer südlichen Flanke nach der Reichsgrenze hin von Semlin bis Sisek durchaus durch den Savefluß und die beiden Festungen Brod und Altgradiska geschützt, und überdieß von Diakovar bis über Pakrac hinaus durch Gebirge gedeckt ist, durch welche einige mit Straßen versehene Défiléen in die benachbarten Flußgebiete führen. Von Sisek aus zieht sich aber die Bahn in größerer Entfernung von der Reichsgrenze im Kulpa-Thale, ebenfalls durch Flüsse und Gebirge gedeckt, unter den Kanonen der Festung Karlstadt im Delta zwischen den Flüssen

Digitized by Google

Kulpa, Korana und Mrežnica nach der Hochebene von Ogulin, welche sich zu einer centralen Aufstellung der strategischen Reserve für die Vertheidigung der Meeresküste besonders eignet.

Von Ogulin ist die Bahn durch das kroatische Karstgebirge nach Zeng und Fiume in einer Weise tracirt, daß sie alle wichtigsten Küstenabschnitte und in die Nähe aller bedeutenderen Orte und Häfen zwischen Zeng und Fiume führt, dabei aber von der Meeresseite durchgehends bis in die Nähe von Fiume durch ein langes Vorgebirge gedeckt erscheint, wodurch die Vertheidigung der dortigen Meeresküste in einer Weise potenzirt wird, daß die letztere bei einiger Befestigung der drei Meerengen des Quarnero gegen jede feindliche Invasion gesichert werden würde.

4. Herstellung einer stets verläßlichen, für das Militärgrenz- und Civilgebiet des Königreiches Kroatien und Slavonien gleich nutzbringenden Communication in denjenigen Gegenden des Landes, welche bisher einer solchen am wenigsten theilhaftig waren.

Das Drave-, Donau- und das Savethal haben zwar wenigstens in deren unteren Strecken eine, wenngleich für die Verkehrsbedürfnisse ungenügende Communication, weil solche im Sommer wegen des kleinen Wasserstandes, im Winter wegen Eisbildungen und Nebel, im Herbste und Frühjahre endlich wegen großen Ueberschwemmungen oft und für längere Zeit unterbrochen wird, so daß kaum drei Monate im Jahre als Schiffahrtsperiode angesehen werden können. Allein das fruchtbare, an Getreide, Wein, Wald, Kohle und allerlei Mineralien, reiche Land zwischen den erwähnten Flüssen hat größtentheils gar keine feste Straße, und es ist bei der fortwährenden Unzulänglichkeit der diesfälligen Staats-Dotationen gar nicht abzusehen, wann ihre Herstellung ermöglicht werden wird.

Die in Rede stehende Eisenbahn ist daher auch ein willkommenes Abhilfsmittel für diesen großen Uebelstand, dessen Tragweite kaum berechnet werden kann, wenn man bedenkt, welche volkswirthschaftlichen Verluste daraus entstehen, wenn Hunderttausende erwerbsamer Bevölkerungen verurtheilt sind, im Winter und jederzeit bei nassem Wetter, unthätig zu bleiben, indem in diesen Ländern zu solcher Zeit an irgend einen mit Reisen oder mit Frachtverkehr verbundenen Erwerb nicht zu denken ist.

Die Bevölkerungen zwischen der adriatischen Meeresküste und der Donau bis nach Siebenbürgen hinab, sahen sich deshalb bisher in ihren materiellen Interessen zurückgesetzt und benachtheiligt, zumal seit Einführung des allgemeinen Steuersystems nach dem Jahre 1848 die Anforderungen an die Steuerträger bis zu dem Niveau der Schuldigkeit in anderen Pro-

Digitized by Google

vinzen stiegen, welche in Bezug auf die Bedingungen der Steuerfähigkeit viel weiter vorgeschritten, während im Süden des Kaiserstaates die Mittel zum Erwerb noch immer nicht in demselben Maße wie anderwärts erschlossen worden sind.

Diese Unwegsamkeit jener Theile des Reiches erschwert und vertheuert jeden volkswirthschaftlichen Verkehr, und der Ackerbau und der Gewerbsfleiß ist im Allgemeinen ob Mangel eines die Mühen des Producenten lohnenden Marktes gelähmt, worin mehr als in irgend etwas anderem die Verkümmerung jener Bevölkerungen zu suchen ist. Diese Länder sind physisch versumpft. Ist es da ein Wunder, wenn die Selbstthätigkeit am günstigen Erfolge verzweifelnd, vollends erlahmt, und mit der physischen auch die moralische Versumpfung Hand in Hand geht?

Außerdem ist zu berücksichtigen, daß hier Grund und Boden größtentheils sehr ergiebig, in die höchsten Ertragsclassen des Katasters gereiht, daher die Grundsteuer durchschnittlich hoch ist. Das Sirmier Comitat z. B. mit einer Bevölkerung von 103.785 Seelen zahlt an Grundsteuer jährlich 339.382 fl. 7 kr. Da die Steuer gezahlt werden muß, ob der Produzent seine Bodenproducte verwerthet oder nicht, so tritt bei solcher Lage der Dinge in der Volkswirthschaft jene bedenkliche Stockung ein, von der man sagt: Das Land erstickt im eigenen Fett. An dieser bedenklichen Krankheit laborirt nun im hohen Grade ein Land, das verurtheilt ist, seine Steuern in Naturalien abzutragen! Hier ist Abhilfe dringend erforderlich.

Laborirt Slavonien und das Banat an der erwähnten Krankheit der Erstickungsgefahr im eigenen Fette, so ist es in einem Theile Kroatiens zwischen Karlstadt und Fiume, Zeng und Dalmatien, insbesondere im Fiumaner Comitate und der Karlstädter Militärgrenze, unter einer Bevölkerung von nahe an einer halben Million Seelen, nicht weit von der Gefahr des allgemeinen Aushungerns durch Entziehung aller Mittel des Erwerbes, welche ihre Quelle in dem früher so lebhaft gewesenen Handels- und Frachtverkehre von Sisek über Karlstadt nach Fiume und Zeng fanden.

Es ist Thatsache, daß seit der Eröffnung der Steinbrück-Sisseker Eisenbahn unter diesen Bevölkerungen, insbesondere aber in den letzteren drei Handelsstädten, und im croatischen Litorale, eine bedenkliche volkswirthschaftliche Krise eingetreten ist, welche eine solche Verarmung und Erwerbslosigkeit im Gefolge hat, daß die dortige Bevölkerung in ihrer Verzweiflung nur in der Auswanderung ihr Heil sucht. Tausende dieser arbeitsamen, auf ödem Karstterrain der julischen Alpen ansässigen Bevölkerung befinden sich dermal auf Nahrungserwerb in fremden Ländern, sogar bei Grabung des

Digitized by Google

Suez-Canales in Aegypten, um sich daselbst, wie die kroatische Landwirthschafts-Zeitung bemerkte: „ihr eigenes Grab zu graben.“ Auch diese bedenkliche Krankheit bedarf dringend einer Abhilfe.

Der Ernst einer fortschreitenden Verarmung der Bevölkerung in Kroatien und Slavonien spricht sich seit Jahren in einer stetig zunehmenden Verminderung des Viehstandes, und einer, in Besorgniß erregender Weise zunehmenden Vermehrung der Steuerrückstände, welche ungeachtet fortwährender Executionen, bereits bis zu 50% der Schuldigkeit des Vorjahres angewachsen sind.

Die Abhilfe gegen diese Calamitäten wurde eben durch die erwähnte a. h. Entschließung vom 13. April 1863 „für die durch die dermalige Gestaltung der Handelsverkehrsverhältnisse bedrängte Bevölkerung“ in Kroatien in Aussicht gestellt, und es wurden daher die Vorarbeiten zur schleunigsten Ausführung der Semlin-Fiumaner Bahn angeordnet, welche diesem ohnehin ärmsten Theile des Landes mindestens die mit einer Eisenbahn im Allgemeinen verbundenen Vortheile zuwenden sollte. Es ist auch nicht dem mindesten Zweifel unterworfen, daß in diesem Falle sich in der Concurrenz der Bahn, vorzüglich aber in den Seestädten blühende Industrie-Anstalten entwickeln werden, wozu in Fiume und Concurrenz schon mehrfache hoffnungsreiche Anfänge vorhanden sind.

Die Semlin-Fiumaner Bahn entspricht nun in ihrer besprochenen Richtung gleichzeitig den Communicationsbedürfnissen der Civil- und der Militärgrenz-Bevölkerung Kroatiens und Slavoniens, und ist geeignet, die Vervollständigung des dortigen Staats- und Landes-Straßensystems ohne zu große Auslagen zu ermöglichen, indem sonach die Eisenbahnstationen nur mit kurzen lateralen Straßen zu verbinden wären, um allen dießfälligen billigen Anforderungen zu genügen.

Ein weiterer hochwichtiger Zweck dieser Bahn ist

5. Potenzirung der Finanzkraft des Reiches, welche sich aus der Anlage der in Rede stehenden Bahn mit Rücksicht auf die Activirung des österreichischen auswärtigen Handels ergibt, indem dieses Communicationsmittel eine namhafte Vermehrung der Silbercirculation, und für die Staatsfinanzen neue bedeutende Einnahmsquellen in Aussicht stellt.

Diese von einem im Gegenstande der Frage wohlunterrichteten Fachmanne laut der vorerwähnten Denkschrift über die Semlin-Fiumaner Bahn auf neun und dreißig Millionen Gulden als Minimum, von anderen aber auf fünfzig Millionen veranschlagte Vermehrung unserer Silbercirculation ist in der That zu erwarten, wenn es Oesterreich gelingt, durch eine entsprechende Führung dieser Bahn in thunlichst kürzester Richtung nach Fiume

Digitized by Google

und Zeng die Transportskosten des Banater-slavonischen Getreides in der Art auf ein Minimum zu reduciren, daß der große Zweck erreicht wird, den russischen Getreidehandel aus den eigenen Seehäfen zu vertreiben, und wenigstens ein paar Millionen Metzen eigenen Getreides im Westen Europa's abzusetzen, endlich unserem Holzhandel einen sicheren und möglichst wohlfeilen Weg zum Meere zu bahnen.

Der directe Nutzen für die Staatsfinanzen aus der besseren Verwerthung der vielen Staatswaldungen in Kroatien und Slavonien, aus der Vermehrung der Objecte der Besteuerung, aus der mit Hinblick auf einen ständigen guten Markt sich von selbst ergebenden Potenzirung der Bodenproduction, aus der Entfaltung unserer Industrie, der Kräftigung unserer Marine, den Ersparnissen beim Postgefälle und dem Truppentransporte, insbesondere rücksichtlich der Militärgrenztruppen, deren Cantonirungsdistricte die Bahn longirt, endlich der Nutzen aus der Hebung der Steuerkraft der betreffenden Bevölkerungen, Belebung des dermal total darniederliegenden Handels, Erhöhung der Zolleinnahmen ꝛc. ist aber gar nicht zu berechnen, und es ist auf Grund der Erfahrung über die seit Jahrhunderten in der Richtung von Semlin nach Fiume bestehenden in der mehrerwähnten Denkschrift ziffermäßig nachgewiesenen Handelsbewegung als sicher anzunehmen, daß die Staatsgarantie für diese Eisenbahn mehr als bei irgend einer andern Bahn in Österreich, nur eine nominelle sein wird, insbesondere wenn man erwägt, daß

6. nach allen Andeutungen der erfahrensten Handelsleute mit Bestimmtheit zu erwarten ist, daß der bisherige in der Richtung zum schwarzen Meere bestandene Handelszug aus der Walachei, Moldau, Serbien und Bulgarien, seine Pole verändernd. wenigstens von Sistov, Krajova, Vidin-Kalafat und Concurrenz aus, sich lieber der Semlin-Fiumaner Bahn, d. i. des kürzesten und sichersten Weges zum adriatischen und dem mittelländischen Meere bedienen, dadurch aber zur Rentabilität dieser Bahn und zur Erhöhung unserer Staatseinnahmen durch Entrichtung der Transitozölle, wesentlich beitragen wird, statt den langen und unsicheren, und daher auch mit hohen Assecuranzgebühren belasteten Weg durch das schwarze Meer und die Dardanellen zu benützen.

7. Diese Eisenbahn würde mächtig dazu beitragen, daß die den häufigen Ueberschwemmungen ausgesetzten, und großentheils versumpften Flußgebiete der Save, Kulpa, Odra und Lonja (Lonjskopolje) entsumpft, und einer zweckentsprechenden Cultur zugeführt werden, wie dieß seit Einem Jahrhundert vergeblich beabsichtiget, und wie dieß nach einem vor zwanzig



Digitized by Google

Jahren zu Stande gebrachten Canalisirungsoperat des dermaligen Leiters der k. Baudirection in Agram, Freiherrn von Zornberg, angestrebt wurde. Von welcher Wichtigkeit für das Land und für die Staatsfinanzen diese Entwässerung des Lonjskopolje ist, erhellet daraus, daß von dem 67 Quadrameilen betragenden, im Inundationsgebiete der erwähnten Flüsse liegenden Areale, 18 Quadratmeilen des fruchtbarsten Bodens nur deßhalb in der dritten Besteuerungsclasse stehen, weil hier wegen der häufigen Wasserschäden nur selten auf eine Ernte zu rechnen ist, wogegen mehr als eine Quadratmeile dieses einer ägyptischen Fruchtbarkeit fähigen Bodens nur einen unproductiven, gesundheitsschädlichen Moraſtgrund bildet, und daß überhaupt nur die Eröffnung einer zweckentsprechenden Eisenbahn-Communication durch diese Gegenden zum Meere geeignet ist, Capitalien heranzuziehen, um diese enormen Flußgebiete durch Canalisirungen in ein zweites Banat zu verwandeln.

---

Dieß die Bedeutung des Semlin-Fiumaner Bahnnetzes, dessen Richtung übrigens weiteren Fortsetzungen, und insbesondere den Bahnanschlüssen aus Ungarn, in keiner Weise präjudicirt. Es wurde vielmehr diese Fortsetzung von Semlin nach Constantinopel und zum schwarzen Meere, sowie der Anschluß von Bahnen aus Ungarn, über Essek, Vukovar, Neusatz, Panćova ꝛc. als selbstverständlich in Aussicht genommen, sobald der große Schienenweg von Semlin und Essek nach Fiume gesichert ist.

Es fragt sich nun, ob das Semlin- und Essek-Fiumaner Bahnnetz, als solches, ohne sogleichen Ausbau von Eisenbahnlinien in Ungarn, eine Lebensfähigkeit habe oder nicht, oder ob es eine conditio sine qua non sein solle, daß dasselbe sogleich nach Ungarn, wie dieß in letzter Zeit angestrebt wird, und zwar: von Essek nach Stuhlweißenburg und über Segedin nach Großwardein, fortgesetzt werde?

In dieser Hinsicht drängt sich uns die Thatsache auf, daß es bisher in Ungarn selbst niemals irgend jemanden eingefallen war, daran zu zweifeln, daß eine Bahn von Semlin und Essek aus nach Fiume nicht bloß eine kroatisch-slavonische, sondern gleichzeitig auch eine ungarische Bahn sei.

Alle seit 30 bis 40 Jahren von Seite der aufgeklärtesten Patrioten und Nationalökonomen Ungarns zu Tage geförderten dießfälligen Projecte bezweckten stets nur die Verbindung der Donau in Semlin und Vukovar, dann der Drave in Essek mit Fiume. Das fragliche

Digitized by Google

von Seite Kroatiens einvernehmlich mit den betreffenden Centralstellen befürwortete, und von Seiner Majestät principiell genehmigte Bahnproject ist im Allgemeinen kein anderes, als dasjenige, welches Männer wie Graf Casimir Batthyany, der Hofkanzler Georg Graf Apponyi, Stephan Graf Szechenyi, endlich sogar Ludwig Kosut ꝛc. als das non plus ultra der pia desideria Ungarns für seinen Handel nach dem adriatischen Meere verfolgt und stets und überall in Vordergrund gestellt haben, mit dem einzigen Unterschiede, daß nun mit dem Semlin-Fiumaner Bahnprojecte der kürzeste Weg zum Meere über Požega und Sisek, statt im Dravethale, angestrebt wird.

Der Ingenieur Kreuter, welcher noch vor dem Jahre 1848 im Auftrage eines Consortiums ungarischer Herren mit den Vorstudien zu einer Semlin-Fiumaner Eisenbahn betraut war, schrieb damals diese Worte: „Die großartige Idee aber, die untere Donau mit dem adriatischen Meere zu verbinden, ging von Herrn Kosut aus, der die commerzielle und politische Wichtigkeit dieses Communicationsmittels erkannte, und mit edler Selbstverleugnung und Ausdauer gegen die Anfeindungen von Seite der conservativen Partei vertheidigte ꝛc." — „Zuerst wurde Vukovar an der Donau als Anfangspunct bestimmt, und man war unschlüssig, ob die Bahn durch das Drave- oder Savethal geführt werden sollte. Allein die genauere Erhebung und Berechnung entschied unbedingt für Semlin als Beginn der Bahn, welches nicht blos der Sammelplatz der reichen Producte der umliegenden Provinzen, und großer Handelsplatz, sondern auch ein höchst wichtiger politischer Punct ist ꝛc."[1]

Ja, es ist Thatsache, daß der ungarische Landtag vom Jahre 1848 diesen Bahnbau bereits beschlossen und hiefür eine fünfpercentige Garantie zu gewähren, die Absicht hatte. Man gedenkt auch noch heutigen Tages mit einiger Heiterkeit des ominösen Zufalles, der dem nachmaligen Dictator von Ungarn bei einer Recognoscirungsreise in dieser Eisenbahnangelegenheit in der kroatischen Militärgrenze passirte, wo er sammt seinen Gefährten als paßlos arretirt, einige Tage unfreiwilligen Aufenthaltes erlebte.

Wie kommt es nun, daß man in Ungarn die Lebensfähigkeit der Semlin-Fiumaner Bahn bezweifeln und ihr Bahnlinien aufoctroiren will, die eher alles andere, als die Verbindung des Banates, dieser Hauptquelle des alten Handelszuges von der Donau bei Semlin im Save- und Kulpa-Thale nach Fiume, auf der kürzesten Linie zum adriatischen Meere, bezwecken?

[1] Siehe die Broschüre: „Die Verbindung der unteren Donau mit dem adriatischen Meere durch die Eisenbahn von Semlin nach Fiume". Von Franz Kreuter, Ober-Ingenieur. Wien bei Gerold, 1848.



Digitized by Google

Ohne die Angaben des Ingenieurs Kreuter in seiner jüngsten „Denkschrift über eine Eisenbahnverbindung des Banates mit dem adriatischen Meere“ vertreten zu wollen, als wenn die Gegend von Segedin bis Zombor „auf 18 Meilen Entfernung nur eine schlechte sandige Gegend sei, die nur „leichte Halbfrucht und Hafer erzeugt“ — daß überhaupt die Alfölder Bahn „von Segedin bis Essek durch eine arme, unwirthbare Gegend läuft, und „eine sehr zweifelhafte Rentabilität bietet“ — müssen wir wohl gestehen, daß das Alföld kein Banat ist, und daß die Verbindung des eigentlichen Banates durch eine Eisenbahn mit der Adria entweder früher oder doch gleichzeitig mit jener des Alföld nothwendig ist.

Wir wollen indessen damit durchaus nicht gesagt haben, daß die gleichzeitige Ausführung der erwähnten ungarischen Bahnen von Essek nach Stuhlweißenburg und nach Großwardein, für die Semlin- und Essek-Fiumaner Bahn nicht nöthig, nicht vortheilhaft sei. Im Gegentheil muß zugegeben werden, daß aus dem Ausbaue der fraglichen ungarischen Bahnen auch diesem Bahnprojecte namhafte Zuflüsse bevorstehen. Allein es ist zu berücksichtigen, daß diese Zuflüsse für die Semlin-Fiumaner Bahn auch so nicht ausbleiben, da die betreffenden Handelswaaren, hauptsächlich Getreide, auf den bezüglichen Wasserstraßen ohnehin an die Bahn über Semlin, Vukovar und Essek ꝛc. gelangen. Dagegen kann keineswegs zugegeben werden, daß die erwähnte ungarische Bahn von Essek über Bezdan unterhalb Mohacs, dann über Segedin und Csaba nach Großwardein, diejenige sei, welche als die zweckmäßigste für den Export des Banater Getreides nach dem adriatischen Meere anzusehen, und daß die Alföldder Bahn es ist, welche überhaupt mitten durch dasjenige ungarische Getreideland führt, auf dessen Production der österreichische Seehandel reflectirt.

Denn diese Bahnlinie liegt viel zu weit ab von dem eigentlichen Banater Getreidelande zwischen der Theiß, der Marosch und der Donau, bezüglich zwischen der Donau und der Save, als daß das Banater Getreide diese rückläufige Bewegung nordwärts nach Temesvar und Segedin, und dann erst mittelst der Alföldder Bahn über Bezdan nach Essek-Požega u. s. w. bis Fiume vertragen könnte, statt aus dem eigentlichen Banate die Richtung sogleich auf thunlichst kürzestem und wohlfeilstem Wege in der Thalfahrt auf den dortigen Wasserstraßen an die Semlin-Fiumaner Bahn zu nehmen.

Wir haben es schon oben hervorgehoben, daß eben daselbst, im Banate, nicht aber im sogenannten Alföld die Hauptquelle für den Fiumaner Getreidehandel zu suchen ist, indem jene Getreidequantitäten, welche in der Richtung der Alföldder Bahn, in der oberen Bačka im westlichen Theißthale

Digitized by Google

und nördlich von Segedin und Arad erzeugt werden, ihren natürlichen Schwerpunct auf den bestehenden drei Eisenbahnen, auf dem Franzenscanal und der Donau, nach den großen Getreidemärkten von Solnok, bezüglich Pesth, Raab, Wieselburg, Preßburg, für Oesterreich, Böhmen, Mähren, Tirol, die Schweiz und Deutschland suchen und finden, während die großen Getreidemassen des südlichen Theiles der Bačka und des Banates, dann Sirmiens, wie dies die Erfahrung seit Jahrhunderten lehrt, nur den ihnen nützlichsten und kürzesten Exportweg über Sisek nach Fiume, Zeng und Triest haben.

Wenn man auch die hier erzeugt werdenden Getreidemassen, welche die Mühe der dortigen, der Mehrzahl nach serbischen, deutschen und romanischen Bevölkerung lohnen sollen, bei Anlage der Eisenbahnen ignoriren wollte, so würde die Preisdifferenz des Getreides im Banate und dem etwa bevorzugten Alföld deutlich genug zu Gunsten unserer Ansichten sprechen.

Diesen wichtigen Umstand festgestellt, und es wäre bezüglich der in der Schwebe stehenden Eisenbahnfragen für den Banater Getreidehandel verhängnißvoll, ihn zu ignoriren, — ist es klar, daß mit Rücksicht auf die Wasserstraßen des Banates der kürzeste und wohlfeilste Weg aus dem eigentlichen Banater Getreide-Productionsgebiete über Semlin nach den Eisenbahnstationen der Haupthahn von Semlin bis Vinkovci, und von daselbst weiter über Požega nach Fiume und Zeng führt.

Unserer Ansicht nach wäre daher für den Fall, als militärische Rücksichten eine Ueberbrückung der Donau bei Vukovar in Absicht auf die Abzweigung der Banater Bahn von Vinkovci über Vukovar und Neusatz nach Kikinda nicht gestatten, das Banat mit einer Eisenbahn von Groß-Kikinda (oder Temesvar) über Neusatz und Peterwardein mit einer Station der Semliner Hauptbahn in Sirmien, etwa jener von Ruma, in Verbindung zu setzen, was um so füglicher geschehen kann, als ohnehin militärischerseits die Einbeziehung der so wichtigen Festung Peterwardein mittelst einer fünf Meilen langen Flügelbahn von Ruma in das slavonische Eisenbahnnetz als unumgänglich erforderlich bereits in Aussicht genommen worden ist, daher es sich außerdem nur noch um den Ausbau einer Bahnstrecke von etwa fünf Meilen von Neusatz bis Bečе, oder zehn Meilen bis Groß-Kikinda handeln würde, ein Unternehmen, welches außer den zwei Brücken über die Donau und die Theiß auf gar keine sonstigen Schwierigkeiten stoßen würde, und wir zweifeln keinen Augenblick, daß diese letztere Bahnverbindung als in der Natur der Dinge, um die es sich handelt, und in den Interessen einer jeden Gesellschaft, welche den Semlin-Fiumaner Bahnbau übernimmt, gelegen, jedenfalls in dieser Richtung zu Stande kommen wird.

Digitized by Google

Wie dringend nothwendig übrigens eine solche Bahnverbindung, insbesondere aber auch eine keineswegs schwierige Ueberbrückung der Donau bei Neusatz-Peterwardein ist, ergibt sich schon daraus, daß von Pest abwärts auf der Donau nirgends eine stabile Brücke besteht, daß die einzige Pontonsbrücke in Neusatz jeden Winter beseitigt, und daß sodann die Communication mit Peterwardein, d. i. zwischen Ungarn und Slavonien, nur mit Kähnen und Uebersuhrspletten mühsam unterhalten wird, ja daß auch diese zur Zeit von Eisbildungen vollständig und für längere Zeit zum größten Nachtheile für den Verkehr eingestellt werden muß. Ein Zustand, der wohl auch an antediluvianische Zeiten erinnert, und welchem im wohlverstandenen Interesse der Volks- und Staatswirthschaft endlich ein Ende gemacht werden muß, wenn man nicht die Productivkraft dieser reichen, wohlbevölkerten Gebiete fortan gefesselt lassen will.

In der Voraussetzung des Zustandekommens auch dieser Banater Bahnverbindung, und daß durch die beabsichtigte Ausdehnung des Semlin-Fiumaner Eisenbahnnetzes auf Ungarn die Concessionirung und die schleunigste Inangriffnahme derselben nicht verzögert wird, hätten wir gegen die Verwandlung desselben in ein größeres Donau-Adria-Bahnnetz nichts einzuwenden, und zwar umsoweniger, als dem Projecte der Semlin-Fiumaner Bahn dieselben Motive zu Grunde liegen, welche in Absicht auf dieses größere Bahnnetz geltend gemacht werden, d. i. daß die Karlstadt-Fiume-Zenger Bahnstrecke, wegen ihrer Kostspieligkeit sich nur dann rentiren kann, wenn dieselbe in der Hand einer Unternehmung steht, welche gleichzeitig die Fortsetzung dieser Bahn von Karlstadt ins Banat, oder wie im gegenwärtigen Falle beabsichtiget wird, auch noch weiter nach Ungarn baut.

Wenn aber die sogleiche Erweiterung des Semlin-Fiumaner Bahnnetzes nach Ungarn nicht ausführbar ist, so wäre es keineswegs angezeigt, daraus eine conditio sine qua non zu machen, denn die Eröffnung der Semlin-Fiumaner Bahn wird auf alle Verkehrsverhältnisse in Ungarn und auf die Entwickelung des dortigen Eisenbahn-Systems gleich einem gewaltigen Magnete wirken, und um den Preis, um welchen die kroatisch-slavonischen Bahnen von Karlstadt bis zur Donau per Meile gebaut werden, wird sich gewiß auch der Unternehmer für die ungarischen Linien jederzeit finden, und umgekehrt, der Preis für die letzteren wird niemals billiger sein, als jener für die ersteren. Die Strecke Karlstadt-Fiume-Zeng wird dagegen unter allen Umständen ihren besonderen Preis in Anspruch nehmen.

Wir setzen aber voraus, daß der Bau dieses Bahnnetzes vor allem auf der Strecke zwischen Sisek und Fiume in Angriff genommen wird, indem

Digitized by Google

durch die Eröffnung dieser Bahnstrecke schon beiläufig ein solches Resultat für den altgewohnten Handelszug aus dem Banate zur Adria nach Fiume erzielt wird, wie dieß bei der Regulirung eines Flusses der Fall ist, wenn solche, wie dieß der Regel nach zu geschehen hat, von seiner Mündung aus, und nicht am Ursprunge desselben begonnen wird. Durch dieses Verfahren würde in der That sehr bald schon ein großer Theil jener Vortheile erzielt werden, derentwegen dieses Bahnnetz überhaupt so dringend nothwendig und wünschenswerth erscheint, indem einstweilen die Save von Semlin bis Sisek, so gut es eben geht, den Banater Verkehr vermitteln würde.

---

Wenngleich übrigens die Richtung der fraglichen Bahnlinien in Kroatien und Slavonien nur nach reiflicher Erwägung der competenten Factoren laut allerhöchster Entschließung vom 13. April 1863 vorläufig genehmigt worden ist, so haben sich dennoch gewisse in Privat- und Local-Interessen wurzelnde Tendenzen bemerkbar gemacht, welche darauf hinausgehen, der kroatisch-slavonischen Hauptbahn eine andere, in völligem Gegensatze zu den bisher allerhöchsten Orts manifestirten Absichten stehende Richtung zu geben, und zwar der Art, daß dieselbe entweder a) von Semlin im Dravethale über Essek, Miholjac, Čadjavica, Bastaji, dann im Ilova-Thale nach Sisek und von da im Kulpa-Thale über Karlstadt nach Fiume, oder b) von Bečc und bezüglich von Groß-Kikinda über Ker, Erdöd, Essek, Virovitica nach Agram und Triest, oder aber c) von Semlin und von Essek über Diakovar, Požega, Pakrac, Osiekovo via Ivanić, Svesvete, Agram, Jaska, Karlstadt, nach Fiume und Zeng geführt werde.

Keine dieser Varianten verdient indessen bei näherer Erwägung, wie dieß bereits bei vielfachen Erörterungen constatirt wurde, einen Vorzug vor der bereits allerhöchsten Orts principiell genehmigten Richtung der kroatisch-slavonischen Linien Semlin-Diakovar-Požega-Karlstadt-Fiume-Zeng, dann Essek-Diakovar-Brod, wie dieß aus der nachstehenden Erörterung erhellet.

Um einen besseren Ueberblick des künftigen Eisenbahnnetzes in Kroatien und Slavonien zu gewinnen, und um zu beurtheilen, inwieferne irgend eine der erwähnten Varianten dem Zwecke entsprechen würde, ist es erforderlich, die Zukunft des Eisenbahnnetzes in Kroatien und Slavonien im Allgemeinen ins Auge zu fassen, und eingedenk zu sein, daß die Eröffnung einer Eisenbahn zwischen Karlstadt und Fiume-Zeng zur nothwendigen Folge haben wird, daß eine Schienenverbindung zwischen Groß-Kaniža oder Kotori und Agram hergestellt wird, und dadurch eine directe

Digitized by Google

Eisenbahnverbindung von Wien-Oedenburg und von Ofen, über Groß-Kaniža-Agram und Karlstadt nach Fiume und Zeng entstehe.

In dieser Absicht liegt schon ein im Auftrage des Kreutzer Comitates von einem Ingenieur der Südbahngesellschaft zu Stande gebrachtes vollständiges Tracirungsoperat vor, wornach diese Bahn bei Filyehaza zwischen Kaniža und Kotori abzweigen, bei Legrad unterhalb des Drave-Mur-Delta die Drave übersetzen, und sonach auf einem dem Eisenbahnbaue höchst günstigen Terrain über Kopreinitz und Kreutz nach Agram geführt werden soll, von wo eine Eisenbahn über Jaska nach Karlstadt, und eine andere über Groß-Gorica nach Sisek bereits besteht.

Auch ist es Thatsache, daß die Südbahngesellschaft der drohenden Concurrenz wegen sich bereits mit den Vorarbeiten für eine Bahn im Dravethale von Kotori bis Barè am linken, und sonach über Miholjac am rechten Draveufer bis Essek mit einer Abzweigung von Barè nach Fünfkirchen beschäftiget. Und nachdem eine Eisenbahn im Dravethale von Kotori über Pettau, Marburg und Klagenfurt bis Villach bereits besteht, welche weiterhin nach Brixen zum Anschlusse an die tirol-italienische Bahn fortgesetzt werden soll, so ist es im Interesse des slavonischen und des ungarischen, sich in Essek concentrirenden Handels, insoferne solcher seine Richtung ins obere Dravethal und nach Triest nimmt, allerdings angezeigt, daß auch im unteren Dravethale, zur Herstellung der möglichst kürzesten Schienenverbindung zwischen Essek und Kotori, eine Bahnverbindung von Kotori bezüglich Legrad bis Essek im Dravethale, mit einem Flügel nach Fünfkirchen, entstehe.

Unter diesen Umständen ist es weder nöthig noch räthlich, die Semlin-Fiumaner Bahnlinie über Essek, Miholjac, Virovitica, sei es nach Agram oder an der Ilova nach Sisek, oder endlich von Osiekovo via Ivanić und Agram nach Karlstadt ꝛc. zu führen, da

1. in allen diesen Fällen diese Bahn, deren commerzieller Hauptzweck es ist, den Banater Getreidehandel auf der thunlichst kürzesten Linie zur Adria zu vermitteln, unnöthigerweise bedeutend verlängert und dadurch der Waarentransport in empfindlicher Weise vertheuert werden würde, was gegenüber der erdrückenden Concurrenz des russischen Getreidehandels aus Odessa, für den Banater Getreidehandel, wie oberwähnt, mit entschiedenem Nachtheile verbunden ist; weil

2. diese Bahnführung zur Folge hätte, daß die ausgedehnten Staatswaldungen in der slavonischen Militärgrenze und bezüglich jene im Požeganer Comitate mehr oder minder umgangen werden würden, so daß ihre Ausbeutung auf diesen viel längeren Wegen theils gar nicht möglich wäre, theils problematisch bliebe.

Digitized by Google

3. Auch würden im Falle der Verlegung der Semlin-Fiumaner Hauptbahn in das Dravethal die Bahnen im Flußgebiete der Drave auffallend cumulirt, dagegen das Savethal und dessen Concurrenz jeder Hoffnung auf den Bau einer Eisenbahn von Vinkovci bis Sisek beraubt werden, wodurch auch

4. die Benützung der Bahn von Seite der slavonischen Militärgrenze nicht in dem Maße und für das Militärärar vortheilhaft stattfinden könnte, wie dieß bei directer Führung der Bahn parallel mit den Militärgrenzlandestheilen der Fall wäre.

5. Müßte in den Fällen a und b die Einbeziehung der Festungs- und Handelsstadt Brod, der königlichen Freistadt Požega, dann der Märkte Diakovar und Pakrac mit Bischofssitzen in das österreichische Eisenbahnnetz entfallen, während im Dravethale keine einzige andere Stadt oder ein bedeutender Marktort berührt werden würde, als nur Essek, welche Stadt ohnehin durch die Alföld- und Stuhlweißenburg-Esseker Bahn mit jener von Semlin nach Fiume in der Gegend von Diakovar verbunden wird. Eine Verbindung Brods mit Essek durch eine Flügelbahn, welche in Diakovar sich nicht an die Hauptbahn anschließt, wäre auch in commerzieller Hinsicht zwecklos, indem der schon jetzt nicht unbedeutende dortige bosnisch-slavonische Handel gewiß niemals sich dieser Flügelbahn bedienen würde, wenn er nicht schon in Diakovar, sondern erst in Essek die Fiumaner Hauptbahn erreichen könnte.

6. Würde durch die Führung der Hauptbahn nach Agram in dieser oder jener Richtung, nur dem Monopole der Südbahngesellschaft und der Stadt Triest auf Kosten der Rentabilität der Karlstadt-Fiume-Zenger Bahnstrecke in die Hände gearbeitet werden, ohne daß daraus für diese Landeshauptstadt ein größerer Nutzen erwächst, als es derjenige ist, welcher sich für Agram aus der Verbindung mit der Semlin-Essek-Fiumaner Bahn von Sisek aus im Savethale, mittelst der bereits bestehenden Sissek-Agramer, und aus der bevorstehenden Verbindung Agrams mittels der künftigen Kotori-Esseker und der Kaniža-Agramer Bahn, aus dem Dravethale ergibt, indem in beiden Fällen Agram mit dem hier in Rede stehenden Eisenbahnnetze verbunden wird, wogegen vernünftigerweise nicht gefordert werden kann, daß der gesammte Transito-Handelsverkehr aus Niederungarn, dem Banate und Slavonien, nach Fiume und Zeng, und umgekehrt, den bedeutenden Umweg über Agram zum Nachtheile der übrigen Landestheile und des österreichischen Activhandels im adriatischen Meere mache, daß der wichtige Handelsplatz Sisek, die ganze Banal-Militärgrenze und das fruchtbare mit gar keiner guten Straße versehene Kulpa-Thal einer directen Eisenbahnverbindung mit Karlstadt entbehre.

Digitized by Google

Wir wissen es wohl, daß die Majorität der Banalconferenz vom Jahre 1861 sich für die Führung der Semlin-Fiumaner Bahn von Osiekovo am linken Ufer der Save über Ivanić nach Agram und von daselbst nach Karlstadt und Fiume ausgesprochen hatte. Da jedoch hiedurch die Bahn um 5½ Meilen verlängert[1] und parallel mit der am rechten Ufer der Save bereits bestehenden Bahn gebaut werden müßte, überdieß eine Complication mit der Südbahngesellschaft rücksichtlich ihres Karlstädter-Flügels und rücksichtlich ihrer Vorrechte herbeigeführt werden würde, daher an die Genehmigung, bezüglich Garantirung dieser Linie nicht zu denken ist, so mußte davon Umgang genommen werden, und ist die gerade Linie von Osiekovo über Sisek im Kulpa-Thale nach Karlstadt festgehalten und in Folge dessen auch tracirt worden.

Ferners ist noch eine Meinung zu erwähnen, wornach die slavonische Bahn von Semlin über Vinkovci, Essek, Granica nach Požega geführt werden sollte, und wornach die directe Eisenbahnverbindung von Vinkovci über Diakovar und Granica nach Požega entfiele.

Es ist dieß dieselbe Tendenz bezüglich Essecks, welche wir oben rücksichtlich der Führung der Semliner Hauptbahn über Agram besprochen haben.

Diese Variante hätte in einem etwas geringeren Grade dieselben Nachtheile für den Banater-firmischen Getreidehandel im Gefolge, wie die anderen oben erwähnten Varianten via Drave-Thal oder via Požega-Agram-Karlstadt. Sie würde die Bahndistanz zwischen Vinkovci und Požega mindestens um 4—5 Meilen verlängern, und auch die Schienenverbindung zwischen Essek und Brod zwecklos machen, indem weder das Holz aus den staatsärarischen Eichenwaldungen des Broder und Gradiskaner Grenz-Regiments in der Concurrenz von Brod, noch der sonstige Broder und bosnische Handel, die Bahn auf dem Umwege über Essek benützen könnte.

Außerdem ist noch die Frage zu erörtern, ob die Führung der Semlin-Fiumaner Bahn über Essek und Miholjac und durch das Ilova-Thal nach Sisek, oder über Virovitica nach Agram, oder endlich wie oberwähnt über Essek und directe via Granica und Požega nach Sisek ꝛc. für den Essecker und den ungarischen Handel, welcher sich daselbst für Fiume und Zeng concentrirt, irgend welche Nachtheile im Gefolge habe?

Wir sind der Ansicht, daß solche Nachtheile nicht zu besorgen sind. Denn es ist zu erwägen, daß Essek der Hauptstapelplatz des mittelungarischen für die erwähnten Seestädte bestimmten Handels sein wird, der sich

[1] Unter allen Umständen müßte die Strecke Osiekovo-Sisek auch ausgebaut werden, ob die Bahn weiter im Kulpa-Thale gebaut wird oder nicht.

Digitized by Google

daselbst mittelst der Großwardein-Segedin- und Stuhlweißenburg-Esseker Bahn sammelt. Die für Fiume und Zeng bestimmten Quantitäten der Fünfkirchner Kohle werden ihren Weg dahin über Essek nehmen. Für diese in Essek sich sammelnden Waarenmassen wird es nun ganz einerlei sein, ob sie den Weg von daselbst durch das Ilova-Thal oder durch die Gegend von Diakovar nach Sisek ꝛc. nehmen, weil die Entfernung von Essek nach Sissek in beiden Richtungen nahezu gleich, ja jene über Požega wahrscheinlich etwas kürzer ist, wie dieß auch die Richtung der dermaligen Landwege von Essek nach Sisek beweist, da der Verkehr zwischen diesen Handelsplätzen über Požega, keineswegs aber über Miholjac und durch das Ilova-Thal stattfindet. Auch ist auf der Požeganer Linie viel mehr Stein und Schotter vorhanden als auf der anderen Linie, und es ist fraglich und erfordert noch Studien, inwieferne ein direkter Weg von Essek bis Granica kürzer und vortheilhafter herzustellen ist, um die übrigens unbedeutende Ausbiegung über Diakovar ersparen zu können, und ob nicht die Rücksicht für die bessere Verwerthung der Staatswaldungen des Broder und Peterwardeiner Regiments und für den Export des Banater-sirmischen Getreides auf dem kürzesten Wege zum Meere, endlich die militärischen Rücksichten, dennoch für die directe Führung der Semliner Bahn via Diakovar nach Požega sprechen.

Da aber für den Eisenbahnverkehr von Stuhlweißenburg über Essek nach Semlin, eine direkte Schienenverbindung zwischen Essek und Vinkovci zum Anschluß an die Semliner Hauptbahn wünschenswerth ist, um das Dreieck über Diakovar zu vermeiden, so könnte unter Einem oder mit der Zeit, zumal wenn die Semliner Linie nach Constantinopel fortgesetzt werden sollte, der erwähnte directe, nur einige Meilen lange Schienenweg von Essek bis Vinkovci leicht zu Stande kommen, indem das dortige Terrain fast ganz eben ist.

Der Architekt und Ingenieur Herr Kreuter hat es sich zur Aufgabe gestellt, in seiner neuesten Denkschrift[1] die Vorzüglichkeit einer Linie Becse-Agram-Triest zu demonstriren, und er berechnet die Länge der betreffenden Bahnlinien wie folgt:

| | |
|---|---|
| Becse-Agram-Triest | 83½ Meilen, |
| Dagegen Becse-Agram-St. Peter-Fiume | 81 „ |
| Semlin-Fiume | 80 Meilen, |
| Becse-Pančova | 11 „ |
| Zusammen | 91 Meilen, |

[1] „Denkschrift über die Eisenbahnverbindung des Banates und der Donau mit dem adriatischen Meere“. Wien 1865.

Digitized by Google

ergo ist nach seiner Angabe die Linie Semlin-Fiume um 7½, bezüglich 10 Meilen länger, daher auch um so und so viel kostspieliger.

Dieses Resultat bringt Herr Kreuter dadurch zu Stande, daß er die 11 Meilen von Beče bis Pančova zu der Meilenzahl der Semlin-Požega-Sisek-Karlstadt-Fiumaner Bahnlinie hinzuaddirt, weil er behauptet, daß das Getreide von Beče nach Pančova und von da nach Semlin verführt werden muß, was bei einer Bahnlinie Beče-Erdöd-Essek-Agram entfiele.

Nun steht aber diese Ansicht mit einer anderen in der erwähnten Schrift Kreuter's Seite 28 in entschiedenem Widerspruche, wo er ausdrücklich in Anschlag bringt, daß zu der von ihm projectirten Eisenbahnstation in Erdöd wenigstens Eine Million Metzen Getreide von Pančova zum Export zum Meere kommen.

Wenn aber diese Quantität Getreide, wie es wirklich der Fall, in Pančova vorhanden ist, so ist wohl evident, daß solche leichter und wohlfeiler von Pančova nach dem nur 2 Meilen entfernten Semlin als nach dem etwa 25 Meilen entfernten Erdöd, oder nach dem 11, richtiger aber 13 Meilen entfernten Beče, jederzeit ohne Eisenbahn geschafft werden kann, und daß also gerade im Interesse der von Herrn Kreuter projectirten Bahn Beče-Agram-Triest der Bau der 13 Meilen langen Strecke Beče-Bečkerek-Pančova nöthig wäre. Ueberhaupt darf nicht außer Acht gelassen werden, daß die Fiume- und Essek-Semliner Bahn nur die Grundlinie des künftigen Adria-Donau-Eisenbahnnetzes bildet, von welcher Abzweigungen nach Ungarn und in das Banat ausdrücklich vorausgesetzt werden, da nicht anzunehmen ist, daß irgend eine Hauptbahn aus Slavonien nach Ungarn, insbesondere ins Banat, für alle Zeiten genügen wird. Vielmehr ist es anzunehmen, daß diese von Natur productionsfähigen, aber bisher so wenig mit Straßen bedachten Länder mit der Zeit nach allen Richtungen mit Eisenbahnen werden versehen werden.

Es muß daher die erwähnte Berechnung Herrn Kreuter's nachstehend berichtiget werden, und zwar:

| | |
|---|---|
| Pančova-Beče-Agram-Triest | 96½ Meilen, |
| Pančova-Beče-Agram-St. Peter-Fiume | 94½ „ |
| Semlin-Požega-Karlstadt-Fiume | 79·142 „ |
| oder mit Rücksicht auf den Flügel Beče-Neusatz-Peterwardein-Karlowitz-Ruma-Fiume | 82·142 „ |

wobei die jedenfalls viel leichter und wohlfeiler als bei Erdöd und Bezdan thunliche, auch abgesehen von der Eisenbahn in volks- und staatswirthschaftlicher, in commerzieller und strategischer Hinsicht dringend nöthige Ueberbrückung der Donau bei Neusatz-Peterwardein,

Digitized by Google

gewichtig in die Wagschale zu Gunsten der Semlin-Fiumaner, bezüglich Beče-Peterwardein-Fiumaner Linie fällt.

Auch ist Kreuter's Berechnung der Linie Essek-Agram-Karlstadt mit 36 Meilen nicht richtig, da die Strecke Essek-Agram nach seinem eigenen Tracirungsoperate nicht 30, sondern über 30 ½, und der neuerbaute Flügel Agram-Karlstadt nicht 6, sondern 7 ½ Meilen, daher die Linie Essek-Agram-Karlstadt zusammen über 38 Meilen beträgt.

Daß aber der Verfasser der bezeichneten Schrift nun eine andere Sprache führt als im Jahre 1848, ist begreiflich, wenn man erwägt, daß er dermal nicht im Auftrage der, die volkswirthschaftliche und commerzielle Zukunft Ungarns und seiner ehemaligen „partes adnexae" im Allgemeinen mit intelligentem Verständnisse umfassenden vorerwähnten Patrioten Ungarns, sondern im Privatinteresse seiner gegenwärtigen Prinzipale schreibt, wovon der Eine zu Torda bei Neu-Beče im Banate und die Anderen im Dravethale Besitzungen haben, welche daher durch die von ihnen projectirte Bahn á tout prix verbunden werden müssen.

Die Kreuter'sche Schrift beweist im Gegentheile zu dem was sie beweisen wollte, daß das Project der Semlin-Fiumaner Bahn mit deren Verlängerung über Peterwardein und Neusatz nach Beče und Kikinda das allein richtige und nützliche sei, und daß Kreuter's Project nichts als eine absolute Erweiterung des Südbahnmonopols bis ins Banat wäre, wofür er auch auf Seite 21 offen einsteht.

Weiters erwähnen wir noch eines hochwichtigen Umstandes, welcher für die Aufrechthaltung der Semlin-Požega-Fiumaner Hauptbahn und ihrer Abzweigungen, in der allerhöchsten Orts principiell sanctionirten Richtung spricht.

Es liegt nemlich diesem Projecte auch die Idee der Zustandebringung einer von der Südbahngesellschaft unabhängigen Hauptbahn von Semlin nach Fiume, welche nur in dieser directen Richtung möglich ist. Denn es darf nicht übersehen werden, daß die Semlin-Fiumaner Bahn in der erwähnten Richtung in keinem Falle als eine Fortsetzung oder eine Flügelbahn irgend einer Linie der Südbahngesellschaft angesehen werden kann, worauf dieser Gesellschaft laut §. 23 ihrer Concessionsurkunde ein Vorrecht zusteht, sondern es ist dies eine Bahnlinie, welche viele neue außerhalb des Netzes der Südbahngesellschaft liegende Puncte berührt, welche von besonderer, nur von der Staatsverwaltung zu beurtheilender, strategischer, politischer und commerzieller Wichtigkeit sind, und daher diese Bahn laut §. 25 der erwähnten Concessionsurkunde, selbst dann an wen immer concessionirt werden kann, wenn ihr Zweck es

Digitized by Google

wäre, was hier nicht der Fall ist, blos zwei Puncte des Südbahnnetzes miteinander zu verbinden.

Anders würde sich die Frage des Vorrechtes für die Südbahngesellschaft gestalten, wenn die Semlin-Fiumaner Bahn im Dravethale über Essek oder gar über Agram nach Karlstadt und Fiume geführt werden wollte, in welchem Falle ihr schon mit einiger Berechtigung wenigstens theilweise die Eigenschaft einer Fortsetzungs- oder einer Flügelbahn beigelegt werden könnte.

Mit wohlberechtigtem Erstaunen haben wir auch schon Ansichten vernommen, welche auf nichts geringeres ausgehen, als gerade den Krebsschaden unseres Eisenbahnwesens, das Monopol einer ohnehin zu einer Macht im Staate herangewachsenen Gesellschaft auch noch auf dieses hier in Rede stehende Eisenbahnnetz von beiläufig 161 Meilen Länge auszudehnen, ihr Monopol zu perpetuiren. Ja wir mußten schon Ansichten vernehmen, welche darauf hinausgehen, den Ausbau des ungarischen und kroatisch-slavonischen Eisenbahnnetzes nur bis Sisek zu bewerkstelligen, und der Südbahngesellschaft „etwa dreißig Millionen" für die Gefälligkeit zu bezahlen, daß sie den Tarif für Triest einigermassen herabsetze. Auch würde es dieser Ansicht nach genügen, den Flügel St. Peter-Fiume unter Concurrenz des Staates mit dem dritten Theile der Anlagekosten im Sinne der betreffenden Concessionsurkunde, d. i. nach dem vorläufigen Kosten-Voranschlage der Gesellschaft, etwa mit vier Millionen, auszubauen.

Nun das sind vollends Ansichten, welche wir, gelinde gesagt, als bedenklich erklären müssen. Unsere Ingenieurs waren verurtheilt, ohne wirkliche Nothwendigkeit den Beweis zu liefern, wie sehr die Technik unserer Zeit es vermag, neue Weltwunder zu schaffen, welche sich nicht rentiren. Wir sahen es, wie unsere kostspieligsten Staats-Eisenbahnen um den halben Preis verhandelt, wie selbst dieser scheinbare Erlös überdies durch gewisse, für den Staat ungünstige Zahlungsbedingungen auf weniger als den fünften Theil des Kaufschillings reducirt wurden[1], endlich wie die Wohlthaten dieses modernen Communicationsmittels den Zwecken eines Monopols dienstbar werden, über welches in Oesterreich nur eine Stimme herrscht.

Sollen wir es noch erleben, daß dieses Monopol, erweitert und gekräftiget, jede Concurrenz auf diesem Felde im Süden des Kaiserstaates für ein Jahrhundert völlig unmöglich mache, als wenn die Kunst des Eisenbahnbaues noch in den Windeln läge, und als wenn sie bei uns, im Gegensatze zu den offen am Tage liegenden Erfahrungen in Deutsch-

[1] Siehe die Schrift „Der Verkauf der Südbahn", vom Ingenieur Julius Zanta. Wien, bei Förster 1863.

Digitized by Google

land, noch heutigen Tages nur unter dem Schutze eines riesenhaften Verkehrs-Monopols gedeihen könnte?

Diesen kurzsichtigen Tendenzen gegenüber ist es nothwendig, in Erinnerung zu bringen, daß sich das k. k. Handelsministerium selbst schon bei mancher anderen Gelegenheit, insbesondere aber in einem Vortrage an den Kaiser ddo. 29. Mai 1862[1] offen ausgesprochen hat, daß Triest mit einem einzigen Schienenwege, welcher aus dem Innern des Reiches zur Adria führt, zur Zeit eines lebhaften Exportes den Ansprüchen des Handelsverkehrs nicht gewachsen ist, und es hatte daher das Handelsministerium bei jener Gelegenheit schon die Opportunität und Nothwendigkeit von directen Eisenbahn-Verbindungen aus dem Donauthale zum kroatischen Küstenlande hervorgehoben.

Es ist nothwendig, die Aufmerksamkeit österreichischer Patrioten darauf zu lenken, daß es sich hierbei nicht allein um Fiume, sondern auch um die Zukunft von einer halben Million Seelen zwischen Sisek, Fiume, Zeng und Dalmatien handelt, denen die Wohlthaten dieser Bahn zu Statten kommen sollen. Es ist zu bedenken, daß nur durch die projectirte directe Führung der Semlin-Fiume-Zenger Bahn zum kroatischen Küstenlande, hochwichtige politische Interessen sichergestellt werden, da dieselbe die ganze kroatische Seeküste zwischen Zeng und Fiume militärisch dominiren und allen dortigen Seehäfen (Fiume, Zeng, Buccari, Portorè, Novi) zu Gute kommen würde, was in dem Falle, wenn die Bahn nur directe von Ogulin oder St. Peter nach Fiume geführt wird, keineswegs stattfinden könnte.

Während andere Nationen, welche so glücklich sind, Besitzer von Seeküsten zu sein, alles mögliche dafür thun, um alle wichtigeren Puncte derselben mit Eisenbahnen zu verbinden, während z. B. Frankreich bereits 30, Spanien 6, Belgien 3, Preußen 5 Hafenorte in das Eisenbahnnetz des Landes einbezogen, Italien unter anderem auch die ganze westliche Länge des adriatischen Meeres mittels einer Eisenbahn longirt, um von England ꝛc. nicht zu reden, — suchen wir in Oesterreich noch immer das Heil unseres internationalen Handelsverkehrs nur in einer einzigen, einem feindlichen Angriffe zur See so sehr preisgegebenen Stadt, wie es Triest ist, und wollen fortan blind bleiben in Bezug auf die evidenten Gefahren aus einer solchen im Kriegsfalle höchst prekären Situation unseres dermal einzigen Handelsemporiums im adriatischen Meere[2].

[1] Siehe „Denkschrift" über die Semlin-Fiumaner Eisenbahn.

[2] Wir wollen hier nur auf die Erörterungen eines Fachmannes in der gehaltvollen Schrift „Fiume und seine Eisenbahnfrage, von J. C." hinweisen, worin bewiesen wird, daß Triest gegen überlegene Streitkräfte, weder mittelbar noch unmittelbar, mit irgend

Digitized by Google

Wir erlauben uns hier zum Frommen unserer Handelspolitiker und Begründer von Handelsstädten die bekannte Gründungsgeschichte einer großen Stadt in Erinnerung zu bringen, indem es klug und weise scheint, möglichst oft der Moral zu gedenken, welche in ihr liegt.

Als Byzas im siebenten Jahrhunderte vor unserer Zeitrechnung aus Megara zog, um in der Fremde eine Colonie zu gründen, und deßhalb das Orakel befragte, wo er sich mit seinen Gefährten niederlassen solle, erhielt er zur Anwort: „Der Stadt der Blinden gegenüber".

Byzas fand auf seiner Recognoscirungsreise am Marmora-Meere die Stadt Chalcedon, die er sofort als „die Stadt der Blinden" erkannte, deren Bewohner es nicht begriffen hatten, wie sehr die Anhöhen ihr gegenüber, am goldenen Horne, zur Gründung einer Weltstadt geeignet waren.

Er baute sofort Byzanz, vor dessen Glanze und schnell erblühender Macht das armselige Chalcedon, die dermalige Vorstadt Constantinopels am asiatischen Ufer des Marmora-Meeres, bald und für immer erblich.

Der Gründer der gegenwärtigen Residenzstadt des Osmanenreiches hatte ein scharfes Auge für die Bedürfnisse einer Stadt, die eine Zukunft beansprucht, und die nicht, im Krämergeist befangen, vegetirend verkümmern sollte.

Wenn nach Verlauf von zwei und einem halben Jahrtausend seit jener Zeit, in unseren Tagen, ein österreichischer Byzas an die Pforten der Pythia klopfen würde, um die Göttin über den Ort der Gründung einer großen Handelsstadt im Interesse der segensreichen Entfaltung der latenten materiellen Kräfte des großen Donaureiches, das Oesterreich heißt, zu befragen, so könnte er füglich eine ähnliche Antwort, wie der Gründer von Byzanz, erhalten.

Welches das österreichische Chalcedon sei, das hatte das Adlerauge Napoleon des I. sofort erkannt, als er einst im Besitze des adriatischen Meeres und seiner nächsten Hinterländer ausrief: „Wenn ich diese Länder behielte, so müßte Fiume und nicht Triest das Haupthandelsemporium werden".

Wenngleich wir nun für die Stadt Fiume keineswegs die Rolle der türkischen Reichshaupt- und Residenzstadt in Anspruch nehmen wollen, so sind wir immerhin überzeugt, daß ein österreichischer handelspolitischer Byzas den herrlichen, so tief ins Land hereinragenden Golf von Fiume seiner ganz besonderen Aufmerksamkeit würdigen müßte.

welcher Aussicht auf Erfolg vertheidigt werden kann, und daß es somit ein Wagniß sei, diesem Platze die Rolle des einzigen Vermittlers vom gesammten überseeischen Handel Oesterreichs anzuweisen.

Digitized by Google

Denn geschützt wie er ist von Seite der hohen See durch einen Archipel herrlich gelegener, nicht leicht zugänglicher Inseln, und mit ihr nur durch drei schmale Canäle verbunden, die bei einigen Befestigungen in förmliche Dardanellenstraßen verwandelt werden können, ist dieser Golf ganz geeignet, eine goldtragende Quelle des österreichischen Nationalreichthums, eine sichere Zufluchtsstätte unserer Flotten, ein mächtiges Arsenal unserer Vertheidigungsmittel gegen jeden Feind im Westen des Reiches, ein mächtiger Recipient für den österreichischen Export und Import von und nach den reichsten Productionsgebieten an der mittleren Donau und ihren Nebenflüssen zu werden.

Allein, wie steht es in der Wirklichkeit mit der Ausnützung unserer herrlichen geographischen Lage zwischen dem schwarzen und dem adriatischen Meere, wie mit unserer politischen volks- und staatswirthschaftlichen, mit unserer militärischen Stellung zwischen der unteren Donau und der Adria?

Es ist demüthigend für einen wahren österreichischen Patrioten, es gestehen zu müssen, daß bei uns für die Vortheile dieser geographischen Lage, für die immense Nutzbarkeit des heimischen Meeres bisher so gar wenig Verständniß vorhanden war.

Jeder gute Oesterreicher ist mit uns von dem Gefühle der innersten Ueberzeugung durchdrungen, daß es so nicht bleiben kann, und daß wir alles dafür thun müssen, um unseren Seehandel zu reactiviren. Wie kann dieß aber geschehen, solange unser Handel aus den wichtigsten Productionsgebieten auf ungebahnten Wegen wandelt, welche dazu bestimmt zu sein scheinen, unsere Handelswaare möglichst lange spazieren zu führen, besonders wenn man bedenkt, daß unseren Export-Handel selbst dann, wenn er ungeachtet alles dessen dennoch zeitweise concurrenzfähig die Gestade des adriatischen Meeres gewinnt, schon in unseren eigenen Seehäfen der auswärtige Feind in Gestalt fremder Concurrenz erwartet, so daß unser Seehandel nicht einmal die Anker zu lichten vermag.

Soll denn in der That der herrliche Quarnero fortan ein todtes Meer bleiben, und wir noch als Besitzer des Meeres der Blinden genannt werden? Soll der Segen unserer Felder und Wälder unbenützt vermodern, während die Bewohner der russischen Steppen für den in unseren eigenen Häfen abgesetzten Weizen ihre Taschen mit dem österreichischen Golde und Silber füllen?

Wollen wir es darauf ankommen lassen, daß wir mit einem Eisenbahnbaue von der Donau im Banate nach dem Fiumaner Golfe zu spät kommen, und dadurch ungeheuere Einbuße in Bezug auf unsere commerzielle, politische, militärische und finanzielle Stellung im Süden des Reiches



Digitized by Google

erleiden, wenn uns jemand das Prävenire spielt, und eine Bahn von der Donau nach der Adria durch nicht-österreichische Gebiete baut?

Wollen wir in aller Gemüthsruhe und Unthätigkeit warten, bis uns politische Ereignisse in Italien und im Orient ohne ein modernes Communicationsmittel in dieser Richtung überraschen, und daß wir diesen Mangel vielleicht nochmals so bitter empfinden, wie dieß im Jahre 1859 bei Casarsa traurigen Andenkens der Fall war?

Wer kann uns beweisen, daß wir die Lombardie nicht vielmehr eben daselbst, als bei Solferino verloren haben? wer bestreiten, daß schleuniges und regelmäßiges Eintreffen der Verpflegs- und sonstigen Kriegsbedürfnisse nicht von Einfluß auf die strategischen Erfolge einer Armee ist, und daß es unserer braven Armee damals keineswegs an Tapferkeit, sondern an den Mitteln, sie mit Erfolg anzuwenden gebrach? Zur erfolgreichen Kriegführung gehören heutigen Tages unbedingt auch Eisenbahnen.

Dieß ist eine Eisenbahnangelegenheit, wo in der That eine Gefahr am Verzuge haftet, und wir müssen gestehen, daß wir Anstand nehmen würden, irgend etwas zu thun, was geeignet wäre, die große für das Reich so heilbringende Idee des erörterten Donau-Adria Bahnnetzes vereiteln, oder auch nur um einen Tag seine schleunigste Ausführung verzögern könnte, aus Furcht uns einer schweren Verantwortung gegenüber dem Throne und dem Gesammtvaterlande schuldig zu machen.

Diese Eisenbahnfrage hat aber auch eine gewisse Affinität zu unserer inneren Politik in Absicht auf die schwebende Lösung der staatsrechtlichen Fragen. Es gibt Politiker, welche ohneweiters bereit wären, den Versuch zu wagen, daraus politisches Capital zu schlagen, namentlich die dießfällige Bauconcession und Staatsgarantie-Bewilligung nur als einen Preis für die eventuelle Adhäsion der betreffenden Länder zur Reichsverfassung hinzustellen. Nach unserer Kenntniß des Gemüthslebens der Bevölkerungen jener Theile des Reiches glauben wir indessen unsere Ueberzeugung aussprechen zu müssen, daß dieses ein gewagtes Beginnen wäre, und daß dieser Zweck viel eher durch hochherzige, das materielle und geistige Wohl dieser Völker fördernde Concessionen zu erreichen sei. Es ist nothwendig sich gegenwärtig zu halten, daß durch die im Falle der Ablehnung dieser Bedingung etwa eintretende Verzögerung dieses Bahnbaues, welcher in den betreffenden Ländern mit fieberhafter Spannung erwartet, und neuestens von Seite aller Comitate, Freistädte, Handelskammern, und der übrigen Civil- und Militärgrenz-Behörden im Königreiche Kroatien und Slavonien, mittelst zahlreicher Repräsentationen und Petitionen befürwortet wird, auch hochwichtige oben erörterte Reichsinteressen benachtheiligt werden würden, daß dadurch auch die um

Digitized by Google

das Reich so hochverdiente Militärgrenzbevölkerung gestraft wäre, die bisher zur Theilnahme an den Wohlthaten der Reichsverfassung gar nicht berufen ist, daß endlich das Königreich Kroatien und Slavonien mit der Militärgrenze und der serbischen Wojwodina, durch die bisherige, im Jahre 1848 und 1849 mit Strömen Blutes neuerdings besiegelte Loyalität und treue Anhänglichkeit an die kaiserliche Dynastie und den Gesammtstaat die Gewährung dieser Eisenbahn wohl schon längst verdient hat, wenn sie auch wirklich nur die dortigen Landesinteressen zu fördern berufen wäre.

Es fällt ohnehin in der Militärgrenze sehr auf, daß alle Eisenbahnprojecte, mit alleiniger Ausnahme des Semlin-Fiumaner, die Militärgrenze und die Festungen im Süden des Reiches, namentlich die so wichtige Festung Peterwardein, systematisch zu umgehen suchen. In der That ist insbesondere auch die Einbeziehung der Festung Peterwardein und der Handelsstadt Neusatz in das Donau-Adria-Bahnnetz, und deren Schienenverbindung mit der Festung Temesvar, ein so dringendes militärisches Bedürfniß, daß die Unterlassung ihrer sogleichen Einbeziehung in das erwähnte Eisenbahnnetz umsoweniger zu verantworten wäre, als dieß wie oben erörtert mittels einer Banater Bahn Kikinda-Neusatz-Peterwardein-Ruma so leicht möglich ist, welche Schienenverbindung glücklicherweise auch in wohlverstandenem politischen, commerziellen und volkswirthschaftlichen Interesse des Gesammtstaates so evident angezeigt erscheint.

Wir glauben mit Zuversicht darauf rechnen zu können, daß alle unsere legislativen Factoren diese einzige Gelegenheit gerne benützen werden, um die Wohlthaten einer Eisenbahn auch „den tapferen Bewohnern der Militärgrenze“ zuzuwenden, von denen — nach den denkwürdigen Worten Sr. Excellenz des Herrn Staatsministers Ritter von Schmerling in der Sitzung des Abgeordnetenhauses vom 3. April 1865, „wir alle wissen, „daß sie zu allen Zeiten die treuesten Anhänger der österreichischen Monarchie und tapfere Soldaten waren, und „denen immer unsere Dankbarkeit und unsere Sympathien „zugewendet waren und stets zugewendet bleiben werden.“

Schlüßlich wollen wir an dieser Stelle unseren Gefühlen der Pietät gegen die angestammte Dynastie Rechnung tragen, indem wir uns erlauben den Wunsch auszusprechen, daß die in Rede stehende Semlin-Fiumaner Hauptbahn mit ihrer Fortsetzung ins Banat, Sr. kaiserlichen Hoheit dem Kronprinzen Rudolf zu Ehren, „**Rudolfs-Bahn**“ benannt werde.

Wien im April 1865.

Bayerische Staatsbibliothek München

Digitized by Google

Digitized by Google

Digitized by Google

Digitized by Google

Digitized by Google

Digitized by Google

Digitized by Google

Digitized by Google